

Proszę o zapoznanie z korzyściami i niedogodnościami wynikającymi z zastosowania inkasa dokumentowego. Eksportera należy rozumieć jako sprzedawcę a importera jako nabywcę. Proszę zwrócić uwagę jak ważną rolę w obrocie towarowym spełnia dokumentacja (często jej brak nie pozwala na rozporządzanie towarem). Dodatkowym dokumentem, który może się pojawić jest inkaso spedytorskie co powoduje, że to spedytor wydaje ostatecznie towar importerowi.

3. Jakie są korzyści i niedogodności inkasa dokumentowego dla eksportera i importera ?

Dla eksportera na pewno nie jest to korzystna forma zapłaty, jeśli ma on wątpliwości co do zdolności płatniczej i solidności kupieckiej importera. Inkaso dokumentowe, mimo że należy do uwarunkowanych form zapłaty, nie daje eksporterowi pewności otrzymania należności za wysłany towar. Na ten rodzaj płatności winien się eksporter zdecydować, jeśli ma zaufanie do importera. Jednakże samo zaufanie do importera i jego solidności może okazać się niewystarczające. Ważne są również stabilne warunki polityczne, ekonomiczne i prawne w kraju importera. Importer może bowiem spełnić warunki inkasa i wpłacić równowartość należnej kwoty w walucie krajowej do banku, ale ze względu, na przykład, na wprowadzony zakaz transferu dewiz w kraju importera, eksporter nie otrzyma należności.

Eksporter narażony jest na odmowę wykupu dokumentów inkasowych lub opóźnianie zapłaty przez importera, z czym wiążą się dodatkowe koszty (m.in. magazynowania, spedycji) i ryzyko. Aby zmniejszyć ryzyko nieotrzymania lub opóźniania zapłaty, dokumenty przekazywane przez eksportera do inkasa powinny być zgodne z ustaleniami kontraktu, a także zgodne między sobą. Informacje dotyczące nazwy, ilości czy jakości towaru, terminu wysyłki powinny być takie same we wszystkich złożonych do inkasa dokumentach, tj. np. w fakturze, konsamencie, specyfikacjach. Chodzi o to, aby importer, odmawiając wykupu dokumentów czy opóźniając zapłatę, nie mógł stwierdzić, że czyni to z powodu przedstawienia niewłaściwych dokumentów. Przesłanie przez eksportera „usterkowych” dokumentów ułatwia takie postępowanie importerowi. Należy pamiętać, że przy inkasie bank sprawdza jedynie liczbę dokumentów, kwotę faktury, nazwę płatnika, nie wnikając w merytoryczną treść dokumentów.

Korzystne dla eksportera jest sprawowanie przez bank pieczy nad dokumentami i niemożność wejścia importera w ich posiadanie bez dokonania zapłaty czy akceptu weksla. Jednak należy mieć na uwadze, że choć zgodnie z zasadą inkasa dokumentowego, importer nie może obejrzeć towaru i nie powinien go otrzymać przed wykupieniem dokumentów, to jednak nie zawsze tak jest. Zależy to głównie od rodzaju zastosowanych dokumentów przewozowych. Zasada ta ma zastosowanie w przypadku wystawienia przez przewoźników dokumentów przewozowych zbywalnych, których posiadanie umożliwia importerowi odebranie towaru od przewoźnika. Mają one charakter papierów wartościowych i mogą być przedmiotem obrotu. Przeniesienie praw do tych dokumentów na inną osobę oznacza przeniesienie na nią praw do dysponowania towarem. Dokumenty zbywalne wystawiane są „na zlecenie” i przenoszone przez indos (odnośnie do indosu zastosowanie mają przepisy prawa wekslowego). W praktyce takimi dokumentami są

konosamenty wystawiane przez przewoźników morskich lub multimodalnych oraz spedytorów, występujących w roli operatorów przewozów multimodalnych np. *FIATA Multimodal Transport Bill of Lading*. Aby odebrać towar od przewoźnika czy operatora, trzeba dysponować konosamentem. W jego posiadanie importer wchodzi przez wykupienie dokumentów złożonych w banku do inkasa przez eksportera.

Dokumenty stosowane w innych gałęziach transportu, takie jak międzynarodowy kolejowy list przewozowy CIM czy SMGS, międzynarodowy samochodowy list przewozowy CMR, międzynarodowy lotniczy list przewozowy AWB, a także list przewozowy w transporcie morskim *Sea Waybill*, są dokumentami imiennymi, niezbywalnymi. Towar wysyłany jest do imiennie określonego w liście przewozowym odbiorcy. Zatem zdarza się, że importer otrzymuje towar jeszcze przed wykupieniem dokumentów w banku. Aby uniknąć takiej sytuacji można zastosować tzw. **inkaso spedytorskie**, kiedy to list przewozowy adresowany jest imiennie do spedytora w kraju importera, a nie bezpośrednio do importera. Przewoźnik (kierowca samochodu) dostarcza towar spedytorowi, a ten wydaje go importerowi po przedstawieniu dowodu zapłaty za towar eksporterowi.

Eksporter, w celu zwiększenia pewności zapłaty, wystawia często weksel trasowany. Dotyczy to przede wszystkim transakcji kredytowych (kredyt kupiecki udzielany przez eksportera importerowi), ale bywa też stosowany w transakcjach gotówkowych (trata płatna za okazaniem). W wypadku traty, eksporter, jeśli importer odmówi wykupu dokumentów inkasowych, ma możliwość dokonania protestu weksla z powodu odmowy przyjęcia i/lub niezapłacenia weksla. Ponieważ dokonanie protestu niekorzystnie wpływa na opinię o importerze i traci on wiarygodność w kołach handlowych jako niesolidny kupiec, często zagrożenie dokonaniem protestu weksla wpływa dyscyplinująco na importera. Ponadto, jeżeli zabezpieczeniem należności eksportera jest weksel, to po zaakceptowaniu (często z awalem banku) może on mu ułatwić uzyskanie kredytu bankowego czy środków finansowych w wyniku dyskonta weksla. Weksel ułatwia też dochodzenie roszczeń eksporterowi.

Jeśli chodzi o **importera**, to inkaso jest dla niego korzystniejszą formą zapłaty niż dla eksportera. Importer, płacąc za dokumenty stwierdzające wysyłkę, ma przekonanie, że płaci za towar, który rzeczywiście został wysłany („jest w drodze” lub przybył do portu/miejsca przeznaczenia), choć jednocześnie na ogół nie ma możliwości wcześniejszego sprawdzenia stanu towaru. Ponieważ decyzję o zapłacie podejmuje sam importer, w skrajnym wypadku może odmówić zapłaty/akceptu, a także domagać się zmniejszenia należności lub opóźnić zapłatę. Ponadto, zaangażowanie środków finansowych importera na zakup towaru jest późniejsze niż w wypadku akredytywy dokumentowej czy przedpłaty, a jednocześnie importer unika problemów i kosztów związanych z otwarciem akredytywy. Przy zastosowaniu inkasa terminowego, importer uzyskuje kredyt od eksportera.

Przy wykorzystaniu inkasa dokumentowego może też pojawić się problem czasu przewozu towaru i czasu przesłania dokumentów. Przy przewozach na krótkich odległościach, towar często dociera szybciej niż dokumenty. W tych wypadkach często celowe jest zrezygnowanie z inkasa dokumentowego na rzecz innej formy płatności. W handlu drogą morską, przy przewozach na krótkich trasach, np. Gdynia – porty północnoeuropejskie, podczas których ryzyko niedotarcia dokumentów na czas (szczególnie, jeśli przesyła się je zwykłą pocztą lotniczą, a nie szybszą pocztą kurierską) jest duże, w praktyce wypracowano zasady tzw. przyspieszonego inkasa przy użyciu poczty kapitańskiej. Aby skrócić czas dostarczenia dokumentów, można przekazać je kapitanowi statku, który w porcie przeznaczenia dostarcza je bezpośrednio do banku inkasującego. Oczywiście nie we wszystkich sytuacjach można ten sposób zastosować.